



(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
25.09.2002 Patentblatt 2002/39

(51) Int Cl.7: B62D 6/00
// B62D113:00, B62D117:00,
B62D121:00, B62D37:00

(21) Anmeldenummer: 02005936.6

(22) Anmeldetag: 15.03.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(72) Erfinder: Buschardt, Boris
85049 Ingolstadt (DE)

(74) Vertreter: Thielmann, Frank
AUDI AG,
Patentabteilung
85045 Ingolstadt (DE)

(30) Priorität: 23.03.2001 DE 10114378

(71) Anmelder: AUDI AG
85045 Ingolstadt (DE)

(54) Vorrichtung für ein Lenksystem mit einem Lenkelement und Verfahren zum Erzeugen eines Lenkmoments für ein Lenkelement

(57) Die vorliegende Erfindung betrifft ein Lenksystem für ein Fahrzeug mit einem Lenkelement (42) und mindestens einem Reifen, wobei das am Lenkelement (42) resultierende Lenkelementmoment (M_H) folgende Anteile umfasst: einen Rückstellanteil (M_R), der mit den Seitenkräften an dem mindestens einen Reifen korreliert ist, einen Lenkgeschwindigkeitsanteil (M_G), der mit der Geschwindigkeit einer Bewegung des Lenkelements korreliert ist, und einen Lenkbewegungsrichtungsanteil (M_B), der der Lenkbewegungsrichtung entgegengesetzt ist. Das Lenksystem umfasst eine Addier-
vorrichtung (24) zur Bildung eines Summensignals (M_{RES}) aus dem von einem Rückstellfaktor beeinflus-

sten Rückstellanteil (M_R), dem von einem Lenkgeschwindigkeitsfaktor beeinflussten Lenkgeschwindigkeitsanteil (M_G) und dem von einem Lenkbewegungsrichtungsanteil beeinflussten Lenkbewegungsrichtungsanteil (M_B). Es umfasst weiterhin eine Vorrichtung (16) zur Ermittlung des Reibwerts (μ) zwischen Fahrbahn und Reifen des Fahrzeugs, wobei der Reibwert (μ) individuell im Rückstellfaktor (C_R), im Lenkbewegungsrichtungsanteil (C_B) und im Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) berücksichtigbar ist. Die Erfindung betrifft überdies ein entsprechendes Verfahren zum Erzeugen eines Lenkmoments an einem Lenkelement eines Fahrzeugs.

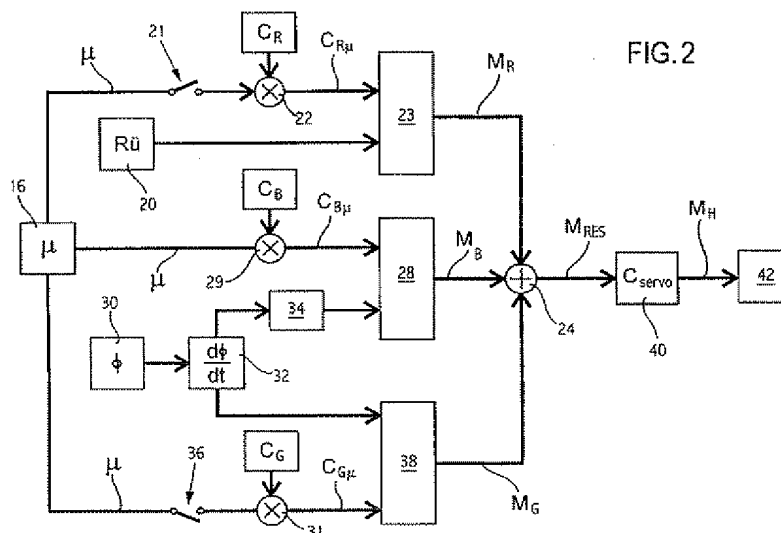


FIG. 2

Beschreibung

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Vorrichtung für ein Lenksystem nach dem Oberbegriff von Patentanspruch 1 und ein Verfahren zum Erzeugen eines Lenkmoments an einem Lenkelement, insbesondere einem Lenkelement nach dem Oberbegriff von Patentanspruch 12.

[0002] Bei aus dem Stand der Technik bekannten Lenksystemen mit einem am Lenkrad eines Fahrzeugs resultierenden Lenkmoment, wie bei der in der DE 199 51 548 A1 beschriebenen elektrischen Servolenkvorrichtung bzw. dem Steer-by-wire Lenksystem für Kraftfahrzeuge, beschrieben in der DE 199 12 169 A1, erhält der Fahrer gerade bei geringen Reibwerten zwischen Reifen und Fahrbahn infolge der Absenkung des allgemeinen Lenkmomentniveaus nur noch unzureichende Informationen über die am Reifen wirkenden Seitenkräfte. Die Information über die Seitenkräfte ist aber gerade bei kritischen Fahrzuständen für den Fahrer von Bedeutung, da sie Rückschlüsse über das Fahrzeugverhalten ermöglicht und ihn bei der Fahrzeugsteuerung, insbesondere auf der Stabilisierungsebene, unterstützt.

[0003] Darüber hinaus werden oftmals noch weitere Informationen diverser Assistenzsysteme über das Lenkmoment vermittelt, was die Wahrnehmung des Fahrers weiter verfälschen kann. So ist zum Beispiel bekannt, dass die Information über die Querabweichung von der Sollfahrspur in der Regel in Form von Lenkmomentänderungen übertragen wird.

[0004] Aufgabe der Erfindung ist es, die gattungsgemäße Vorrichtung und das gattungsgemäße Verfahren derart weiterzubilden, dass gewährleistet wird, dass kritische Fahrsituationen besser als bei den bekannten Vorrichtungen und Verfahren an den Fahrer weitergegeben werden.

[0005] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch ein Lenksystem mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1 und durch ein Verfahren zur Erzeugung eines Lenkmoments mit den Merkmalen des Patentanspruchs 12 gelöst.

[0006] Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass bei den nach dem Stand der Technik bekannten Lenksystemen, die nicht mehr eine direkte Kraftübertragung von Reifen auf das Lenkrad/enkelement besitzen, das Problem besteht, dass Information, die bisher mechanisch über die Reifen übertragen wurde, verloren gegangen ist. Diese sollte jedoch dem Fahrer weiter zugänglich gemacht werden. Da nämlich die Reifen den einzigen Kontakt zur Strasse darstellen, kann der Fahrer nur über sie Informationen über Straßenoberfläche, Hindernisse, Straßenzustand und dergleichen erhalten. Bei mechanischen Lenksystemen ohne Servounterstützung, die einen direkten Kontakt zwischen Lenkrad und Radaufhängung herstellten, konnten diese Informationen problemlos an den Fahrer weitergegeben werden. Mit der Weiterentwicklung zu Servolenksystemen oder Steer-by-wire Lenksystemen ging dieser direkte Infor-

mationstransfer zugunsten eines erhöhten Komforts und einer erhöhten Fahrersicherheit verloren. An ihre Stelle tritt ein künstlich generiertes Lenkradmoment, das sich nach dem Stand der Technik aus zumindest drei Hauptmerkmalen zusammensetzt.

- Ein erster Anteil ist der sogenannte Rückstellanteil, der mit den auf die Reifen wirkenden Seitenkräften korreliert ist. Er trägt dazu bei, dass die Räder von einem eingeschlagenen Zustand in ihre Ausgangsposition - geradeaus - zurückkehren, sobald keine Kraft mehr vom Lenkrad ausgeübt wird. Für die Höhe der Kraft spielt insbesondere die Reibung zwischen Fahrbahn und Reifen eine Rolle. So ist die effektive Seitenkraft, die auf einen Reifen wirkt, bei Glatteis reduziert gegenüber der effektiven Seitenkraft bei trockener Fahrbahn. Um diesem Effekt Rechnung zu tragen, wird deshalb im Stand der Technik bei einem geringeren Reibwert zwischen Fahrbahn und Reifen, der Wert des Rückstellanteils durch geeignete Maßnahmen reduziert.
- Ein zweiter Anteil ist der Lenkbewegungsrichtungsanteil, der der Lenkbewegung entgegengesetzt ist. Über ihn wird die Schwergängigkeit der Lenkung bestimmt. Diese hat einen konstanten Faktor, der bei Auslenkung des Lenkrads aus der Geradeausposition in die jeweils entgegengesetzte Richtung wirkt. Dieser Faktor kann aber auch abhängig vom jeweiligen Straßenzustand gemacht werden. So erwartet der Fahrer beispielsweise, dass bei Glatteis ein leichteres Drehen der Räder im Stand möglich ist.
- Der dritte Anteil ist der Lenkgeschwindigkeitsanteil. Er ist korreliert mit der Geschwindigkeit, mit der das Lenkrad gedreht wird. Gerät der Fahrer in eine kritische Fahrsituation, beispielsweise in eine Schleudersituation, können zu schnell hintereinander ausgeführte, unkontrollierte oder widersprüchliche Lenkbewegungen durch Dämpfung der Geschwindigkeit und damit Erhöhung der Schwergängigkeit der Lenkung entschärft werden, was womöglich in einer Schleudersituation ein Ausbrechen des Fahrzeugs verhindert.

[0007] Darüber hinaus können auch andere Informationen über weitere Anteile an das Lenkrad weitergegeben werden und weitere Anteile in das Lenkmoment einfließen.

[0008] Im nächstliegenden Stand der Technik wurden diese Anteile summiert und die Summe mit einem reibwertabhängigen Verstärkungsfaktor bewertet. Dies kann aber zur Folge haben, dass die resultierenden Lenkmomente, insbesondere bei einem geringen Reibwert der Strasse, nicht mehr vom Fahrer wahrgenommen werden können. Beispielsweise wurde das Lenkmomentniveau aufgrund von Glatteis teilweise so herabgesetzt, dass dem Fahrer nahezu keinerlei Widerstand gegen seine Lenkbewegung entgegengesetzt

wurde und keine Rückmeldung über die wirksamen Seitenkräfte gegeben wurde. Dies kann zu fatalen Fehleinschätzungen der jeweiligen Fahrsituation führen oder unkontrollierte Lenkbewegungen provozieren.

[0009] Die erfindungsgemäße Lösung dieses Problems besteht in der individuellen Bewertung der drei Anteile in Abhängigkeit des Reibwerts zwischen Fahrbahn und Reifen. Die Erkenntnis der Erfindung besteht darin, dass sich obige Probleme sicher dadurch lösen lassen, dass der Rückstellanteil entweder unabhängig vom Reibwert bleibt oder bei geringerem Reibwert eine Erhöhung des Rückstellanteils erfolgt, wodurch ein Informationstransfer der wirkenden Seitenkräfte mittels des Lenkelements an den Fahrer sichergestellt ist. Um aber zu gewährleisten, dass der Fahrer auch die Information über den Reibwert der Strasse erhält, wird dieser über das lenkbewegungsrichtungsabhängige Lenkmoment an den Fahrer übertragen. Zusätzliche Sicherheit vermittelt die Anpassung des lenkgeschwindigkeitsabhängigen Lenkmoments an den Reibwert. Dadurch können kritische Fahrsituationen leichter gemeistert werden, wie weiter unten noch näher ausgeführt.

[0010] Der Vorteil der Erfindung besteht also darin, dass die Wahrnehmung des Fahrzeugverhaltens, insbesondere über die Seitenkräfte, durch eine individuelle Anpassung der Lenkmomentanteile zusätzlich unterstützt wird. Damit bleibt speziell die subbewusste Verarbeitung der antrainierten Kopplung leichtgängige Lenkung = glatte Strasse voll erhalten, ohne aber Gefahr zu laufen, durch Absenkung des allgemeinen Lenkmomentniveaus einen Verlust des Seitenkrafteempfindens und somit der Kontrolle über das Fahrzeug in Kauf nehmen zu müssen.

[0011] Eine weitere vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung sieht vor, dass das oben beschriebene erfindungsgemäße Lenksystem eine Vorrichtung zur Änderung des Lenkbewegungsrichtungsfaktors aufweist, die beim Feststellen eines reduzierten Reibwerts den Lenkbewegungsrichtungsfaktor ebenfalls reduziert. Dadurch wird gewährleistet, dass der Fahrer bei glatter Strasse eine leichtgängigere Lenkung vorfindet.

[0012] Des weiteren ist eine vorteilhafte Ausführungsform realisierbar, die eine Vorrichtung zur Änderung des Rückstellfaktors umfasst, die bei geringem Reibwert den Rückstellfaktor erhöht. Dies führt zu einem starken Gewichtung der Seitenkräfte, was sicherstellt, dass die Seitenkräfteinformationen an den Fahrer weitergegeben werden.

[0013] In einer anderen vorteilhaften Variante bleibt der Rückstellwert vom Reibwert unabhängig. Die hat den Vorteil, dass bei einfachem Aufbau jedenfalls eine Übertragung der Seitenkräfte ohne Abschwächung infolge verminderten Reibwerts ermöglicht wird.

[0014] Die Wahl zwischen Erhöhung oder Unabhängigkeit des Rückstellanteils vom Reibwert kann beispielsweise von den Grundeinstellungen, dem Aufwand oder dem individuellen Fahrerwunsch abhängen.

[0015] Ein weiterer Vorteil wird durch das oben be-

schriebene Lenksystem realisiert, indem der Lenkgeschwindigkeitsfaktor von dem Reibwert abhängig ist. Vorteilhaft ist daher ein Ausführungsbeispiel des Lenksystems, bei dem eine Vorrichtung zur Änderung des Lenkgeschwindigkeitsfaktors umfasst ist, die so ausgelegt ist, dass bei geringem Reibwert auch der Lenkgeschwindigkeitsfaktor reduziert wird. Dies trägt der Gewöhnung des Fahrers Rechnung, der ein leichtgängiges Drehen des Lenkelements auf glatter Strasse erwartet. Realisierbar ist jedoch auch eine andere vorteilhafte Variante, bei der eine Reduktion des Reibwerts eine Erhöhung des Lenkgeschwindigkeitsfaktors zur Folge hat. Dies hat den großen Vorteil, dass zu starke Lenkreaktionen des Fahrers auf Grund des fehlenden Widerstands bei Glatteis verhindert werden.

[0016] Die Wahl zwischen Erhöhung oder Verringerung des Lenkgeschwindigkeitsfaktors in Abhängigkeit des Reibwerts zwischen Fahrbahn und Reifen kann beispielsweise von der Grundeinstellung des Lenkbewegungsrichtungsfaktors oder aber auch von dem individuellen Bedürfnis des Fahrers abhängen.

[0017] Für besonders gute Fahrer, die nur ungern der Technik zuviel Kontrolle über das Lenkelement abgeben mögen, ist eine vorteilhafte Ausführung der Erfindung realisierbar, die den Lenkgeschwindigkeitsfaktor völlig unbeeinflusst vom Reibwert lässt. In diesem Zusammenhang kann vorgesehen werden, dass die Wahl, ob und wie der Lenkgeschwindigkeitsfaktor in das Lenkmoment eingeht, manuell getroffen werden kann.

[0018] Eine besonders vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung ist die Realisierung des oben beschriebenen Lenksystems als eine Steer-by-wire Lenkvorrichtung. Dabei werden die Vorrichtungen zur Erzeugung des Lenkgeschwindigkeitsanteils, des Lenkbewegungsrichtungsanteils und des Rückstellmoments bevorzugt in einer einzigen Vorrichtung zusammengefasst. Sie kann weiterhin als Lenkhilfsvorrichtung eine Aktuatoreinheit umfassen. Der große Vorteil dieser Ausführungsform besteht darin, dass im Fall eines Unfalls keine Lenksäule in den Fahrerraum dringen kann.

[0019] Dieses Lenksystem kann weiterhin einen Rückstellmomentsensor zur Ermittlung des Rückstellmoments umfassen, das infolge der Seitenkräfte auf die Lenkung wirkt, und einen Lenkelementwinkelsensor zur Ermittlung der Lenkelementgeschwindigkeit und der Richtung der Lenkelementbewegung.

[0020] Eine andere besonders vorteilhafte Ausführungsform der Erfindung ist die Realisierung als elektrische Servolenkung, die eine als Servounterstützung ausgebildete Lenkhilfsvorrichtung umfassen kann. Sie hat den Vorteil, dass auch bei der Servolenkung eine bessere Umsetzung der Informationen erfolgt.

[0021] Diese vorteilhafte Ausführung kann dadurch weitergebildet sein, dass sie einen Rückstellmomentsensor zur Ermittlung des Rückstellmoments infolge von Seitenkräften, einen Lenkelementwinkelsensor zur Ermittlung der Lenkgeschwindigkeit und der Richtung der Lenkbewegung, sowie einen Lenkmomentsensor

zur Ermittlung des am Lenkelement resultierenden Lenkmoments umfasst.

[0022] Weitere vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung sind in den Unteransprüchen definiert.

[0023] Ein Ausführungsbeispiel wird im folgenden unter Hinweis auf die beigefügten Zeichnungen näher beschrieben. Es stellen dar:

Figur 1: eine schematische Darstellung eines ersten erfindungsgemäßen Ausführungsbeispiels.

Figur 2: ein Blockdiagramm eines zweiten Ausführungsbeispiels für ein erfindungsgemäßes Lenksystem, wobei das am Lenkelement resultierende Lenkmoment einen Rückstellanteil, einen Lenkgeschwindigkeitsanteil und einen Lenkbewegungsrichtungsanteil umfasst.

[0024] In Fig.1 ist schematisch das Übertragungsprinzip der erfassten Größen Reibung zwischen Fahrbahn und Reifen, im folgenden als Reibwert bezeichnet, Rückstellmoment resultierend aus den Seitenkräften, im folgenden als Rückstellmoment bezeichnet, Lenkgeschwindigkeit und Lenkbewegungsrichtung in einem erfindungsgemäßen Lenksystem an den Fahrer dargestellt.

[0025] Das Rückstellmoment $1 M_R$, kann bei geschlossenem Schalter 2 im Rückstellmodifizier 3 mit einem festgestellten Reibwert 4μ so in Verbindung gebracht werden, dass der an der Summationsvorrichtung 5 ankommende, mit mehreren Faktoren im Rückstellmodifizier 3 gewichtbare Rückstellanteil M_R bei geringerem Reibwert 4μ erhöht wird. Ist der Schalter 2 in offener Stellung, bleibt der Rückstellanteil M_R vom Reibwert 4μ unbeeinflusst.

[0026] Eine festgestellte Lenkbewegung 6, kann mit einem festgestellten Reibwert 4μ in einem Reibungsmodifizier 7 zu einem reibwertabhängigen Wert werden und geht als lenkbewegungsrichtungsabhängiger Momentenanteil M_B in die Summationsvorrichtung 5 ein. Im Reibungsmodifizier 7 kann die Beeinflussung auch durch andere Faktoren berücksichtigt werden. Die festgestellte Lenkgeschwindigkeit 8 kann, neben der Beaufschlagung mit einem Faktor, der von anderen Größen abhängen kann, in einem Dämpfungsmodifizier 9 ebenfalls mit dem Reibwert 4μ korreliert werden und als lenkgeschwindigkeitsabhängiger Momentenanteil M_G in die Summationsvorrichtung 5 eingehen. Durch den Schalter 10 kann jedoch bewirkt werden, dass der lenkgeschwindigkeitsabhängige Momentenanteil M_G als reibwertunabhängiger Wert der Summationsvorrichtung 5 zugeführt wird. Das Ausgangssignal der Summationsvorrichtung 5 wird als resultierendes Lenkelementmoment M_{Res} über das Lenkelement, das als Lenkrad 11 mit offenem oder geschlossenem Ring, als Joystick oder als Lenkstange etc. ausgeführt sein kann an den Fahrer abgegeben.

[0027] Ein besonders vorteilhaftes Ausführungsbeispiel wird nachfolgend anhand des Blockdiagramms

von Fig. 2 beschrieben. Gemäß Fig. 2 hat das Lenksystem einen Reibwertsensor 16, der den Reibwert μ zwischen mindestens einem Reifen und der Fahrbahn bestimmt. Der Reibwertsensor 16 kann dazu in einem oder mehreren der Reifen des Fahrzeugs lokalisiert sein. Der Reibwert μ kann bei geschlossenem Schalter 21 mit einem aus der Radaufhängungs- und Lenkinematik stammenden reibwertunabhängigen Rückstellfaktor C_R , in einer ersten Verknüpfungsvorrichtung 22 verknüpft werden. Bei dieser Verknüpfung und allen im nachfolgenden erwähnten Verknüpfungen kann es sich besonders bevorzugt um eine Multiplikation handeln. Die Verknüpfung resultiert in diesem Fall in einer Erhöhung des Rückstellfaktors C_R . Ist der Schalter 21 offen bleibt der Rückstellfaktor C_R vom Reibwert unabhängig. Aus einem Rückstellmomentsensor 20, beispielsweise realisiert durch einen Spurstangenkraftsensor, der das Rückstellmoment, beispielsweise durch Bestimmung der Spurstangenkräfte an den Vorderrädern, misst, ergibt sich ein Wert, der mit dem reibwertabhängigen Rückstellfaktor $C_{R\mu}$ oder dem reibwertunabhängigen Rückstellfaktor C_R in einer Verknüpfungsvorrichtung 23 verknüpft wird. Das Ausgangssignal der Verknüpfungsvorrichtung 23 wird als Rückstellanteil M_R einer Summationsvorrichtung 24 zugeführt.

[0028] Gleichermaßen wird aus einem reibwertunabhängigen Lenkbewegungsrichtungsfaktor C_B unter Berücksichtigung des Reibwerts μ in der Verknüpfungsvorrichtung 29 ein reibwertabhängiger Lenkbewegungsrichtungsfaktor $C_{B\mu}$ gebildet, der als Eingangssignal einer Verknüpfungsvorrichtung 28 zugeführt wird. Das System umfasst weiterhin einen Lenkradwinkelsensor 30, der den Lenkradwinkel ϕ feststellt. Der Sensor kann zum Beispiel durch einen Lenkradwinkelsensor am Lenkrad bzw. an der Lenksäule realisiert sein. Der Lenkradwinkel ϕ wird an eine Ableitungsvorrichtung 32 weitergeleitet, die die Ableitung von ϕ nach der Zeit, das heißt $\frac{d\phi}{dt}$, bestimmt. Dies entspricht der

[0029] Lenkradwinkelgeschwindigkeit, welche einer Vorzeichenbestimmungsvorrichtung 34 zugeführt wird, deren Ausgangssignal ebenfalls als Eingangssignal der Verknüpfungsvorrichtung 28 zugeführt wird. In der Verknüpfungsvorrichtung 28 werden das Ausgangssignal der Vorzeichenbestimmungsvorrichtung 34 und der reibwertabhängige Lenkbewegungsrichtungsfaktor $C_{B\mu}$ zum Lenkbewegungsrichtungsanteil M_B verknüpft, wobei letzterer ebenfalls der Summationsvorrichtung 24 zugeführt wird.

[0030] Der Reibwert μ kann jedoch auch dazu verwendet werden, je nach Stellung eines Schalters 36, um einen reibwertunabhängigen Lenkgeschwindigkeitsfaktor C_G in einer Verknüpfungsvorrichtung 31 vom Reibwert μ abhängig zu machen. Für den Fall, dass dies zutrifft, wird ein reibwertabhängiger Lenkgeschwindigkeitsfaktor $C_{G\mu}$ kreiert, der als Eingangssignal an eine Verknüpfungsvorrichtung 38 angelegt wird. Diese Verknüpfungsvorrichtung 38 wird andererseits als Eingangssignal die Lenkgeschwindigkeit $\frac{d\phi}{dt}$ zugeführt. In

der Verknüpfungsvorrichtung 38 werden die Lenkgeschwindigkeit $\frac{d\phi}{dt}$ sowie der reibwertabhängige Lenkgeschwindigkeitsfaktor $C_{G\mu}$ oder ein reibwertunabhängiger Lenkgeschwindigkeitsfaktor C_G miteinander verknüpft und das Ergebnis dieser Verknüpfung als Lenkgeschwindigkeitsanteil M_G an die Summiervorrichtung 24 angelegt.

[0031] Das Ausgangssignal der Summiervorrichtung 24 ist ein resultierendes Lenkradmoment M_{RES} , das in einer Lenkhilfsvorrichtung 40 um einen Faktor C_{servo} verstärkt werden kann und schließlich als resultierendes Lenkradmoment M_H an das Lenkrad 42 angelegt wird.

[0032] Bei einer vorteilhaften Ausführungsform des Lenksystems als Steer-by-Wire-System kann die Verstärkung mit dem Servoverstärkungsfaktor C_{servo} entfallen. Anstatt dessen umfasst die Lenkhilfsvorrichtung 40 einen Aktuator.

Patentansprüche

1. Lenksystem für ein Fahrzeug mit einem Lenkelement (8; 32) und mindestens einem Reifen, wobei das am Lenkelement (8; 32) resultierende Lenkelementmoment (M_H) folgende Anteile umfasst:

- einen Rückstellanteil (M_R), der mit den Seitenkräften an dem mindestens einen Reifen korreliert ist;
- einen Lenkgeschwindigkeitsanteil (M_G), der mit der Geschwindigkeit einer Bewegung des Lenkelements korreliert ist;
- einen Lenkbewegungsrichtungsanteil (M_B), der der Lenkbewegungsrichtung entgegengesetzt ist;

und das Lenksystem weiterhin umfasst:

- eine Addiervorrichtung (2; 14) zur Bildung eines Summensignals (M_{RES}) aus dem von einem Rückstellfaktor (C_R) beeinflussten Rückstellanteil (M_R), dem von einem Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) beeinflussten Lenkgeschwindigkeitsanteil (M_G) und dem von einem Lenkbewegungsrichtungsfaktor (C_B) beeinflussten Lenkbewegungsrichtungsanteil (M_B); und
- eine Vorrichtung (4; 16) zur Ermittlung des Reibwerts (μ) zwischen Fahrbahn und Reifen des Fahrzeugs;

dadurch gekennzeichnet,

dass der Reibwert (μ) individuell im Rückstellfaktor (C_R), und/oder im Lenkbewegungsrichtungsfaktor (C_B) und/oder im Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) berücksichtigt ist.

2. Lenksystem nach Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

dass es weiterhin eine Vorrichtung zur Änderung des Lenkbewegungsrichtungs faktors (C_B) umfasst, die derart ausgelegt ist, dass bei Feststellung einer Reduktion des Reibwerts (μ) der Lenkbewegungsrichtungs faktor (C_B) ebenfalls reduziert wird.

3. Lenksystem nach Anspruch 1 oder 2,

gekennzeichnet dadurch,

dass es weiterhin eine Vorrichtung zur Änderung des Rückstell faktors (C_R) umfasst, die derart ausgelegt ist, dass bei Feststellung einer Reduktion des Reibwertes (μ) der Rückstellfaktor (C_R) erhöht wird.

4. Lenksystem nach Anspruch 1 oder 2,

gekennzeichnet dadurch,

dass der Rückstellfaktor (C_R) vom Reibwert (μ) unabhängig bleibt.

5. Lenksystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

gekennzeichnet dadurch,

dass es weiterhin eine Vorrichtung zur Änderung des Lenkgeschwindigkeits faktors (C_G) umfasst, die derart ausgelegt ist, dass bei Feststellung einer Reduktion des Reibwertes (μ) der Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) ebenfalls reduziert wird.

6. Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4,

gekennzeichnet dadurch,

dass es weiterhin eine Vorrichtung zur Änderung des Lenkgeschwindigkeits faktors (C_G) umfasst, die derart ausgelegt ist, dass bei Feststellung einer Reduktion des Reibwertes (μ) der Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) erhöht wird.

7. Lenksystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4,

gekennzeichnet dadurch,

dass der Lenkgeschwindigkeitsfaktor (C_G) vom Reibwert (μ) unabhängig bleibt.

8. Lenksystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche,

dadurch gekennzeichnet,

dass das Lenksystem eine "Steer-by-Wire"-Lenkvorrichtung ist, und eine Vorrichtung zur Erzeugung des Rückstellanteils (M_R), eine Vorrichtung zur Erzeugung des Lenkgeschwindigkeitsanteils (M_G), eine Vorrichtung zur Erzeugung des Lenkbewegungsrichtungsanteils (M_B) und eine Lenkhilfsvorrichtung (30) umfasst, wobei die Vorrichtung zur Erzeugung des Rückstellanteils, die Vorrichtung zur Erzeugung des Lenkgeschwindigkeitsanteils und die Vorrichtung zur Erzeugung des Lenkbewegungsrichtungsanteils vorzugsweise in einer einzigen Vorrichtung zusammengefasst sind, und wobei die Lenkhilfsvorrichtung (30) eine Aktuatorvorrichtung

tung umfasst.

9. Lenksystem nach Anspruch 8,
dadurch gekennzeichnet,
dass es weiterhin umfasst: 5
- einen Rückstellmomentsensor (10) zur Ermittlung des Rückstellmoments, das infolge der Seitenkräfte an dem mindestens einen Reifen auf die Lenkung wirkt; und 10
 - einen Lenkelementwinkelsensor (20) zur Ermittlung der Lenkelementgeschwindigkeit und der Richtung der Lenkelementbewegung.
10. Lenksystem nach einem der vorhergehenden Ansprüche, 15
dadurch gekennzeichnet,
dass das Lenksystem eine elektrische Servolenkung ist und eine Lenkhilfsvorrichtung (30) umfasst, wobei die Lenkhilfsvorrichtung (30) eine Servounterstützung (C_{servo}) umfasst. 20
11. Lenksystem nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet,
dass es weiterhin umfasst: 25
- einen Rückstellmomentsensor (10) zur Ermittlung des Rückstellmoments, das infolge der Seitenkräfte an dem mindestens einen Reifen auf die Lenkung wirkt; 30
 - einen Lenkelementwinkelsensor (20) zur Ermittlung der Lenkelementgeschwindigkeit und der Richtung der Lenkelementbewegung;
 - einen Lenkmomentsensor zur Ermittlung des am Lenkelement resultierenden Lenkmoments (M_H). 35
12. Verfahren zum Erzeugen eines Lenkmoments an einem Lenkelement (8; 32) eines Fahrzeugs, wobei das Fahrzeug mindestens einen Reifen aufweist, folgende Schritte umfassend: 40
- a) Ermitteln eines Rückstellanteils (M_R), der mit den Seitenkräften an dem mindestens einen Reifen korreliert ist; 45
 - b) Ermitteln eines Lenkgeschwindigkeitsanteils (M_G), der mit der Geschwindigkeit einer Bewegung des Lenkelements korreliert ist;
 - c) Ermitteln eines Lenkbewegungsrichtungsanteils (M_B), der der Lenkbewegungsrichtung entgegengesetzt ist; 50
 - d) Ermitteln des Reibwerts (μ) zwischen Fahrbahn und Reifen des Fahrzeugs;
 - e) Bildung eines Summensignals (M_{RES}) aus dem von einem Rückstellfaktor beeinflussten Rückstellanteil (M_R), aus dem von einem Lenkgeschwindigkeitsfaktor beeinflussten Lenkgeschwindigkeitsanteil (M_G) und dem von einem 55

Lenkbewegungsrichtungsfaktor beeinflussten Lenkbewegungsrichtungsanteil (M_B);
f) Erzeugen des am Lenkelement resultierenden Lenkmoments (M_H) aus dem Summensignal (M_{RES});
gekennzeichnet durch folgenden weiteren Schritt:
g) Bereitstellen der Möglichkeit den ermittelten Reibwert (μ) individuell im Rückstellfaktors (C_R), im Lenkbewegungsrichtungsfaktors (C_B) und im Lenkgeschwindigkeitsfaktors (C_G) zu berücksichtigen.

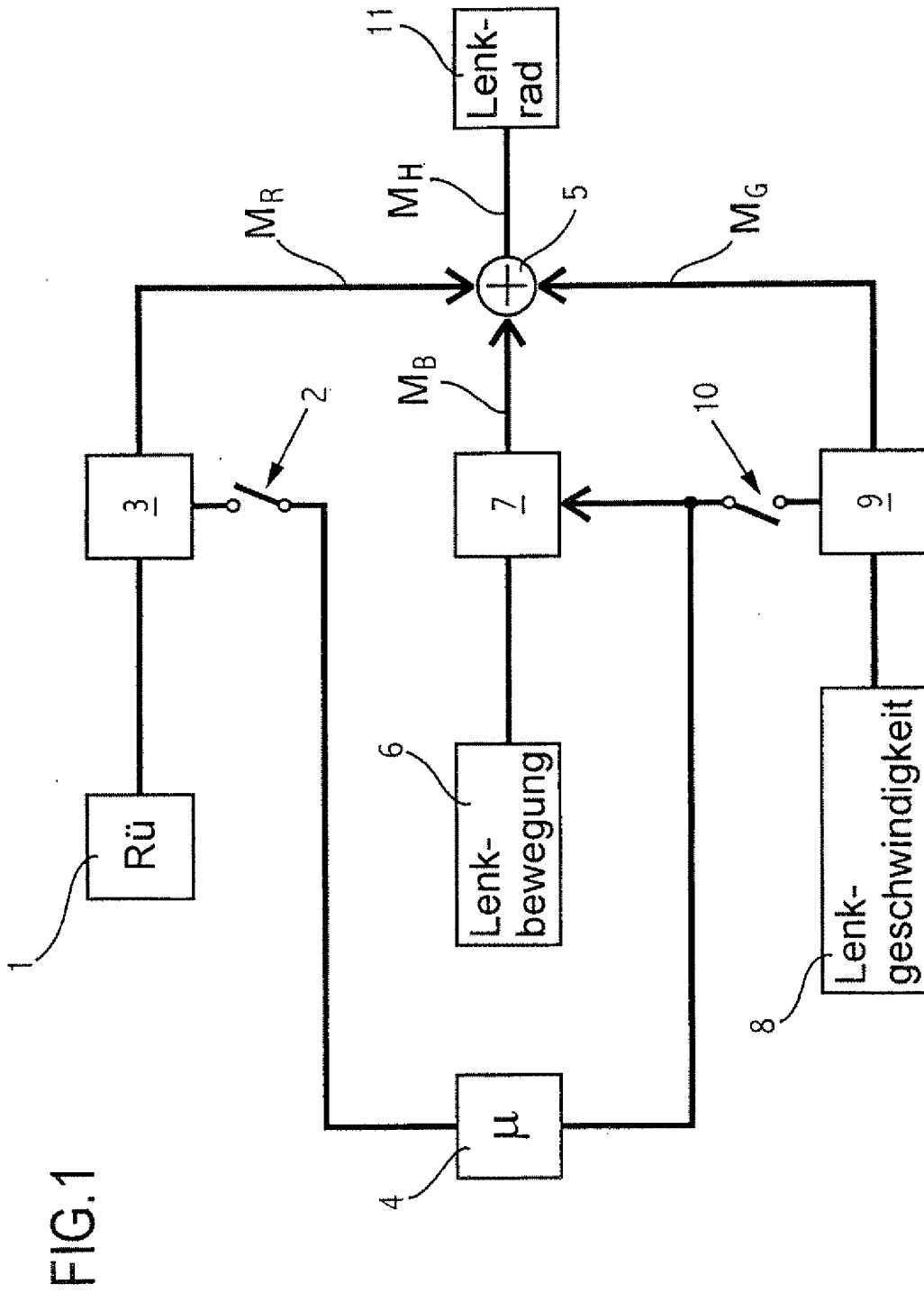


FIG. 2

